

Transformation des öffentlichen urbanen Raums – eine Werteververschiebung

Jürgen Furchtlehner, Daniela Lehner & Lilli Lička

In den letzten Jahrzehnten erfährt der Straßenraum einen Bedeutungswandel von seiner langjährigen Hauptfunktion als Verkehrsraum, hin zur vielfältigen Nutzung als öffentlicher Raum. In der Erzeugung und Nutzung dieses Freiraumtyps Straße kommen gesellschaftliche Entscheidungs- und Machtstrukturen sowohl in den Regeln, die die Gestalt vorgeben, als auch in den Hierarchien zwischen ihren Mitgliedern zum Ausdruck. Eine Werteververschiebung auf Ebene der planungspolitischen Vorgaben wirkt sich einerseits auf die im Planungsprozess involvierten Akteurinnen und Akteure sowie Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Straßenraums aus, andererseits erfährt auch das Erscheinungsbild der gebauten Stadt eine Transformation. Dies verlangt neben einer Kooperation unterschiedlicher Disziplinen in der Produktion, nach einem interdisziplinären Forschungszugang, um den Straßenraum in seiner Komplexität zu verstehen. Der Beitrag liefert Blicke auf die Straße aus Sicht der Landschaftsarchitektur.

Landschaftsarchitektur, Straßenraum, öffentlicher Raum, Transformation, Werteververschiebung

Einleitung: Ein Blick auf die Straße

Die Stadt ist ein gebautes Gefüge, in welchem sich gesellschaftliches Leben organisiert. Dieses Leben wird im öffentlichen Freiraum sichtbar, der Forschungsgegenstand für viele zum Teil sehr unterschiedliche Disziplinen ist. Begründet liegt dies in der Komplexität des Konzepts ›öffentlicher Freiraum‹ und seinen vielschichtigen Nutzungen. An der Herstellung und Erforschung des öffentlichen Raums sind viele Akteurinnen und Akteure involviert. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien hier Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung oder Ingenieurwesen genannt, aber auch Sozial-, Politik-, Kultur- und Geisteswissenschaften, Vereine und engagierte Privatpersonen sind daran beteiligt. Im vorliegenden Beitrag wird aus Sicht der Landschaftsarchitektur berichtet. Für die Profession¹, die sich als gestaltende Disziplin versteht und die sich vorwiegend dem Freiraum widmet, ergeben sich zahlreiche Anknüpfungspunkte. Einerseits werden Formulierung und Ausformung der Freiräume, ihre Herstellungsmöglichkeiten und ihre sozialen und naturräumlichen Auswirkungen erforscht. Andererseits ist Landschaftsarchitektur unmittelbar mit politischen und gesellschaftlichen Fragen wie etwa der Raum- und Umweltgerechtigkeit verwoben. Die Disziplin hat ihre Wurzeln in der Gestaltung von Gärten und Parks (De Jong 2015: 39ff; Girot 2016: 15ff), befasst sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts auch mit dem urbanen Freiraum und rückt aufgrund der aktuellen Anforderungen an öffentliche Räume zusehends in den Fokus. Infrastruktur und öffentlicher Raum sind in zunehmendem Maße Themenfelder der Landschaftsarchitektur, deren ökologische und planerische Ausrichtung der notwendigen holistischen Betrachtung zugutekommt.

Im Folgenden wird der Bedeutungswandel des öffentlichen Raums anhand des Freiraumtyps der Straße beschrieben. Denn Straßenraum wird nicht länger allein als Verkehrsraum gehandelt², sondern als öffentlicher Raum, der weitere Funktionen einer Stadt erfüllen kann und muss, so auch

1 Die österreichische Norm ordnet der Landschaftsarchitektur das »Entwerfen, Planen und Gestalten im nicht überbauten Raum, einschließlich der Überwachung der Herstellung« (ÖNORM L 1100 2016: 4) zu. Die Landschaftsplanung liefert, laut Berufsverband, Beiträge zur überörtlichen und örtlichen Ordnungs- und Entwicklungsplanung (OEGLA 2020: 35). Unter dem Begriff *Landschaftsarchitektur* werden aber häufig Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung zusammengefasst.

2 Siehe dazu den Beitrag von Jens S. Dangschat in diesem Band.

jene von Aufenthalts- oder Grünräumen. Inwieweit dieser Transformationsprozess zu einer Werteververschiebung im gesellschaftlichen Gefüge beiträgt oder auf eine solche reagiert und wie sich die Veränderungen auf das gebaute Erscheinungsbild der Straße auswirken, wird im Beitrag Beispielen aus Wien und weiteren europäischen Städten erörtert.

Straße als öffentlicher Raum. Nutzung und Funktion

Unter öffentlichem Raum werden hier jene Freiräume einer Stadt verstanden, welche der Öffentlichkeit uneingeschränkt zugänglich und damit frei nutzbar sind (Häberlin/Furchtlehner 2017: 171f). Die Straße kann dafür als Paradebeispiel herangezogen werden: »Accessible to all, these spaces constitute public space in its purest form« (Carmona et al. 2003: 111, zit.n. Mehta 2013: 9).

Die Allgegenwärtigkeit von Straßen in Städten und ihr dadurch entstehendes Potenzial verdeutlicht das Beispiel Wien: Hier nehmen Straßen etwa 90 % des urbanen, öffentlichen Raums ein. Der geringe Rest des öffentlichen Raums verteilt sich auf Plätze, Wege und Parks (Furchtlehner/Lička 2019: 73ff). Die Zahl unterstreicht, dass die Straße bei Freiraumverknappung in der dichter werdenden Stadt eine große Freiraumressource darstellt.

Öffentliche Räume sind für die Bewohnerinnen und Bewohner nicht nur in Zeiten begrenzter Mobilität, wie während der Corona-Pandemie, wichtige Ausgleichsräume (Gehl Institute 2020). Sie sind öffentliches Gut und dienen dem Allgemeinwohl, das von Seiten der Politik, der Verwaltung und der Planung sicherzustellen ist. Straßen haben dabei funktionale, soziale, ökologische und ökonomische Bedeutungen:

Funktional betrachtet ermöglichen Straßen die öffentliche Erschließung aller Gebäude und Einrichtungen, gliedern und ordnen die Bebauung und ziehen sich als Netzwerk durch die gesamte Stadt. Ihre *soziale* Bedeutung ist vielschichtig – als Aufenthalts- und Spielraum, als Kommunikationsraum oder Raum des demokratischen Ausdrucks. Straßen sind Repräsentationsorte und können als »Bedeutungsträger im Sinne einer kollektiven Identität von Städten« (Flecken/Calbet i Elias 2011: 13) bezeichnet werden. *Ökologische* Relevanz haben Straßen unter anderem als Trägerinnen von Flora und Fauna. Sie sind Standort für Baumpflanzungen, Gräser- und Staudenbeete. Der Freiraum Straße hat zudem seit jeher *ökonomische* Funktionen als Marktplatz und Handelsort (Gehl et al. 2006: 10ff; Hain 2014: 441; Herlyn et al. 2003: 124; Jacobs 1993: 257; Mehta 2013: 9f; Selle 2001, zit.n. Reicher/Kemme 2009: 15).

Das auf den Straßen stattfindende öffentliche Leben prägt das Bild einer Stadt und gibt die vorherrschenden gesellschaftlichen Verhältnisse preis (Kuklinski 2003: 44; Mehta 2013: 10). Zum Erscheinungsbild tragen vielerlei Wirkkräfte bei: »The unique characteristics of any street are derived from the integration of social, political, technical and artistic forces that generate a city form« (Celik et al. 1994, zit.n. Karndacharuk et al. 2014: 193). Den unmittelbaren Zusammenhang mit der gesellschaftlichen Verfasstheit beschreiben Karndacharuk et al. (2014: 193) folgendermaßen: »[...] urban streets reveal a city's history, urban form and societies that have created them. The dominating functions of urban streets reflect what society expects in a certain period of time.«

Straßen können letztlich als eine Art Benutzeroberfläche für das urbane Leben beschrieben werden (Jacobs 1961: 29), wobei die Gewichtung von Bewegung, Handel und Aufenthalt einem ständigen Wandel unterliegt. Waren Straßen vor rund 100 Jahren noch stärker von Handlungen geprägt, die für das Leben (und das Geschäft) notwendig waren, so nehmen sie seit einigen Jahrzehnten immer mehr Tätigkeiten auf, die Menschen zu ihrer Freizeitgestaltung verrichten, wie Gastgärten aufsuchen oder Schaufenster-Bummeln (Gehl 2010: 20ff). Sich wandelnde Lebens- und Wohnverhältnisse wirken sich ebenso auf die Freiraumnutzung aus wie eine flexibler werdende Arbeitswelt und sich ändernde Alters- und Gesellschaftsstrukturen (Häberlin/Furchtlehner 2017: 179f). Beispielsweise führt der steigende Anteil an Alleinwohnenden und die Verkleinerung des zur Verfügung stehenden Wohnraums dazu, den Aufenthalt im Freien attraktiv und sogar notwendig zu machen. Darüber hinaus muss der öffentliche Raum Mängel des privaten Raums kompensieren, sei es für all jene, die keinen eigenen Garten oder Balkon besitzen, oder für diejenigen, die nicht auf Urlaub fahren können. In besonderem Maße sind Menschen mit geringeren Einkommen auf die Nutzung von öffentlichem Raum angewiesen, da sie weniger in der Lage sind »auszuweichen«, ebenso wie Kinder und Jugendliche ohne ausreichende Rückzugsmöglichkeiten zu Hause. Die steigende Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner in bevölkerungs-dichten und zum Teil weiter wachsenden Stadtquartieren erfordert schlicht mehr Freiraum und dadurch auch eine Neuordnung der bisherigen Nutzungen (Stadt Wien – Integration und Diversität 2020: 160f).

Durch ein Aufeinandertreffen unterschiedlicher Interessen in einer vielfältigen Gesellschaft sind sowohl das Gemeinwesen als auch die Stadtverwaltung und -planung gefordert, ein gleichberechtigtes Nebeneinander und gegenseitige Akzeptanz zu ermöglichen. Der Konflikt zwischen wirtschaftlichen

und nicht wirtschaftlichen Funktionen, zwischen privaten Eigeninteressen und Allgemeinwohl, stellt sich im Straßenraum auf mehreren Ebenen dar und bedarf der Abwägung zwischen ökonomischer Verwertung und allgemeinem Nutzen sowie der gerechten Zuteilung der knapper werdenden Raumressource (Häberlin/Furchtlehner 2017: 175ff; Stadt Wien MA17 2017: 175ff; Stadt Wien MA18 2009: 21f; Stadt Wien MA18 2006). Sozialwissenschaftliche Studien und Arbeiten bilden für Planende eine wichtige Basis, um die sich ändernden Bedürfnisse der Mitglieder der urbanen Gesellschaft bestmöglich in der Gestaltung des zur Verfügung stehenden Raums berücksichtigen zu können.

Betrachtet man die Fläche von Fassade zu Fassade, so bieten Straßen einen physisch begrenzten Gestaltungsspielraum. Innerhalb dieses begrenzten Straßenraums sind nach wie vor große Teile monofunktional ausgerichtet. Dies ist Resultat einer im vergangenen Jahrhundert auf den Autoverkehr fokussierten Stadt- und Verkehrsplanung. Die großflächigen Platzansprüche der Autos entsprechen heute nicht mehr den genannten, mannigfachen Anforderungen an den öffentlichen Raum und schöpfen sein Potenzial nicht aus (Furchtlehner/Lička 2019). Der Flächenanspruch des ruhenden Verkehrs – dieser beträgt in Wien immerhin rund 30 % des Straßenraums – ist dabei ein Hebel, an dem angesetzt werden kann. Ein internationaler Vergleich zeigt, dass in anderen Städten deutlich weniger Platz für das Abstellen von PKWs im Straßenraum zur Verfügung steht.³ In Wien, wo bereits 45 % aller Haushalte ohne Auto auskommen (VCÖ 2021), wurde kleinräumig begonnen, eine Reduktion an Oberflächenparkplätzen stückweise umzusetzen. Entscheidend für eine solche Parkplatzreduktion ist der politische Wille. Das darin liegende Flächenpotenzial vergrößert den Planungsspielraum für eine Transformation der Straßen erheblich und kann zu einer gerechteren Ressourcen- und Raumverteilung führen.

Belebung mit oder ohne Kommerzialisierung

Neben einer ausgewogeneren Flächenverteilung ist die freie Zugänglichkeit des öffentlichen Raums, verstanden als die Benutzung der Freiräume ohne konsumieren zu müssen, eine Forderung, welcher mit der Bereitstellung

3 Kopenhagen und Rotterdam beispielsweise nur rund 15 %, München etwas über 20 %; flächenintensives Schrägparken ist in den Vergleichsstädten deutlich weniger verbreitet (ILA 2017).

von *konsumfreien Aufenthaltsbereichen* begegnet wird. Die mögliche Kommerzialisierung des öffentlichen Raums, also seine Inanspruchnahme zum Zwecke einer ökonomischen Ausnützung, basiert auf der Frage, wem der Raum zugesprochen und wer aus ihm verdrängt wird (Bork et al. 2015; Furchtlehner/Bautz 2018: 62ff; ILA 2018).

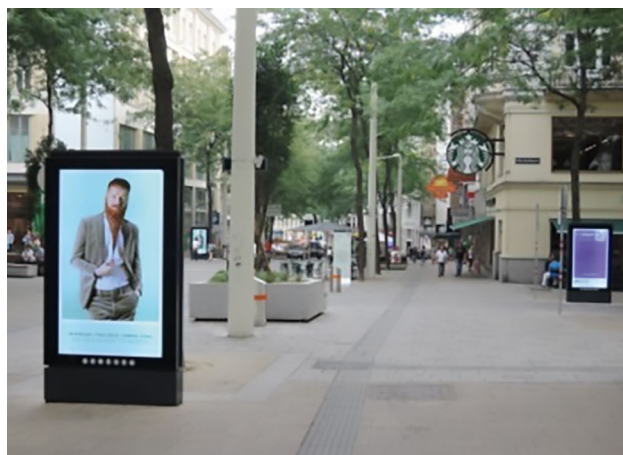
Zur privatwirtschaftlichen Besetzung des öffentlichen Raums zählen Straßenmärkte, Gastgärten, Verkaufs- und Werbeeinrichtungen sowie kosten- oder konsumpflichtige Veranstaltungen. Märkten werden bestimmte Abschnitte des Straßenraums – funktional und gestalterisch durch Marktstände – zugeordnet, ähnlich ist das Aufstellen von Foodtrucks reguliert. Fliegender Handel (beispielsweise temporärer Straßenverkauf ohne Einrichtung und mitunter auch ohne Genehmigung) ist vielerorts, wie auch in Wien, durch gesetzliche Regelungen weitgehend aus dem Straßenraum verdrängt.

Gastgärten sind gängige Nutzungen, die sich in den Straßenraum ausbreiten und als Treffpunkt und Ort der Kommunikation eine wichtige soziale Funktion einnehmen. Sie vermitteln urbane Lebendigkeit und können das subjektive Sicherheitsgefühl (z.B. durch Anwesenheit von Personen, Belebtsein und Beleuchtung) unterstützen. In Planungen werden sie als selbstverständlicher Teil von Straßen in ihrer ökonomischen Funktion betrachtet und vorgesehen (GDCI/NACTO 2016: 144; Häberlin 2016: 19ff; Mehta 2013: 120f; Sim 2019: 60f). In aktuellen städtischen Konzepten und Planungsparadigmen werden jedoch auch konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten propagiert. So sind in mehreren Wiener Einkaufsstraßen wie der Mariahilfer Straße, der Meidlinger Hauptstraße oder der Kärntner Straße sowohl räumliche Grenzen für Gastgärten als auch Bereiche ohne Konsumzwang in der Planung vorgesehen worden. Wenn der Aufenthaltsraum Straße öffentlich nutzbar sein soll, ist ein konsumfreier Aufenthalt unabdingbar und das allgemeine Interesse über jenes der individuellen ökonomischen Ausnützung zu stellen. Stadtverwaltung und Politik haben eine ausgewogene Balance zwischen den kommerziellen und nicht kommerziellen Nutzungen zu gewährleisten, um den öffentlichen Charakter des Straßenraums zu wahren (Bork et al. 2015: 39f; Gehl 2010: 134ff).

Die Frage nach der Platzierung stellt sich auch für Imbissstände, Kioske und kommerzielle Werbung im öffentlichen Raum. Auch hier stehen einander die privatwirtschaftliche Ausnützung und die dadurch entstehende Beeinträchtigung der freien Nutzung des öffentlichen Raums gegenüber. Ein Kompromiss besteht darin, dass die öffentliche Hand aus solchen Installationen über Konzessionen Einnahmen generiert, die der Allgemeinheit zugutekommen (Furchtlehner/Lička 2019: 19ff). Die Stadt gibt vor, dass ihre Platzierung

die Benützung der Straße nicht behindern darf, dass sie keine Sicht- oder Verkehrsachsen verstellen und gestalterisch ins umliegende Stadtbild integriert sind. Einer Genehmigung sollte zudem stets die Frage zugrunde gelegt werden, ob die Einrichtung einen gesellschaftlichen Mehrwert erzeugt, was durch Versorgung und Belebung gegeben sein kann. Bei Imbissständen wird, ähnlich wie bei Gastgärten, von einer positiven Belebung des öffentlichen Raums ausgegangen. Eine einseitige Kommunikation, wie es kommerzielle Werbung im Straßenraum darstellt, erfüllt die Kriterien eines gesellschaftlichen Benefits allerdings kaum. Sie generiert zwar Einnahmen oder finanziert öffentliche Einrichtungen wie Haltestellen-Wartehäuser mit – als freistehende und ortsfeste Installation ist sie jedoch für die Benutzung und die Erlebbarkeit des Straßenraums hinderlich. In Wien handelt es sich bei solchen Werbeelementen immerhin um rund 25.000 Objekte, darunter Werbetafeln an Masten, Litfaßsäulen sowie raumgreifende Installationen wie Rolling Boards, visuell dominante Leuchttafeln oder Elektro-Screens (siehe Abbildung 1). Aus planerischer Sicht ist eine Ansammlung zu vermeiden und eine Reduktion angeraten (Altrock 2011: 74; Furchtlehner/Bautz 2018: 20f; Furchtlehner/Lička 2019: 28f; ILA 2018), politisch im Zusammenspiel mit der Werbeindustrie jedoch schwer durchzusetzen.

Abbildung 1: Mariahilfer Straße in Wien samt raumgreifenden (Werbe)Elementen (Quelle: Furchtlehner 2018)



Neben der fortschreitenden Kommerzialisierung in der Benutzung des öffentlichen Raums, ist auch das Bauwerk Straße als ökonomisches Produkt zu verstehen. Materialien und Bauarbeiten, Produktion und Vertrieb von Ausstattungselementen sowie Begrünungen werden von Wirtschaftsbranchen bereitgestellt, die aktuelle Anforderungen aufnehmen und diese zum Teil unterstützen, indem spezifische Produkte entwickelt werden. So sind beispielsweise Ausstattungen von *Parklets* bereits in den Produktkatalogen für Stadtmöblierung zu finden, es sind also Fertigelemente zur Umwandlung von Parkplätzen in Aufenthaltsräume »auf dem Markt«.

Planungspolitische Vorgaben und bauliche Umsetzung

Die Zuständigkeit für den Bau, die Erhaltung und Erneuerung von Straßen liegt in Österreich (je nach Straßentyp) bei Bund, Land oder Gemeinde. Gemeinwirtschaftliche und privatwirtschaftliche Überlegungen spielen in der Planung ebenso eine Rolle wie verkehrsplanerische und verkehrsrechtliche Regelungen oder ökologische und soziale Anforderungen. Gerahmt werden alle Anforderungen durch gesetzliche Vorgaben, wie RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) oder die Bauordnungen der Länder.

Dass eine große Zahl von Straßen neu definiert werden soll, ist in den städtischen Vorgaben und Entwicklungsplänen (in Wien: Stadtentwicklungsplan, STEP 2025) als längerfristiges Entwicklungsziel festgelegt (Stadt Wien MA18 2014). Solche, von amtsinternen und externen Expertinnen und Experten erstellte Grundlagen müssen jeweils in politischen Gremien – in Wien im Gemeinderat – beschlossen werden. Mittlerweile wird in vielen europäischen Städten, die für ihre hohe Lebensqualität gelobt werden, der Straßenraum als vollwertiger öffentlicher Raum angesehen⁴ – die Vorgaben und Visionen in den jeweiligen Planungshandbüchern sind sich darin sehr ähnlich. So sind auch die Grundaussagen der Wiener Fachkonzepte (Stadt Wien MA19 2018; Stadt Wien MA18 2015) mit anderen untersuchten Städten wie Kopenhagen,

4 Am Institut für Landschaftsarchitektur an der Universität für Bodenkultur Wien wurden mehrere Projektstudien zur Nutzung und Gestaltung von Straßenräumen durchgeführt, wobei neben Wien u.a. die Städte München, Rotterdam und Kopenhagen untersucht wurden (ILA 2017, 2018, 2020). Eine Ergebnisdiskussion findet sich im *Journal of Landscape Architecture* (Furchtlehner/Lička 2019) sowie im Buchbeitrag *Changing Streets: Individual Actions, Large-Scale Measures, and Ambitious Urban Climate Goals* (Lička/Furchtlehner 2019).

München oder Rotterdam in der Aussage vergleichbar, für wen und für welche Zwecke der Straßenraum sich eignen soll. Im *Handlungsfeld Vorsorge* ist etwa zu lesen, es sei wichtig,

»[...] den bestehenden öffentlichen Raum, der vorwiegend als Transitraum benutzt wird, bestmöglich für Aufenthalt und aktive Mobilität zu öffnen. Das Fachkonzept Mobilität nennt mehrere Maßnahmen wie die temporäre Öffnung von Straßen, temporäre Fußgängerzonen oder dauerhafte Straßenumnutzungen, um Straßen, die bisher vom motorisierten Individualverkehr geprägt waren, künftig vielfältigen Nutzungen zur Verfügung zu stellen.« (Stadt Wien MA19 2018: 35f)

Mittlerweile sind Modelle, in welchen die Fahrbahnen begangen (oder gespielt) werden dürfen, in den Verkehrsordnungen vieler Länder vorgesehen, beispielsweise in Form von Wohnstraßen oder Begegnungszonen. In *Begegnungszonen* wird der bis dato baulich und gesetzlich getrennt geregelte Raum der Straße zu einem einheitlich gestalteten Raum der Eigenverantwortung und Aushandlung. Er kann gleichberechtigt als Fortbewegungs- und Aufenthaltsraum genutzt werden (Bechtler/Hänel 2010: 13). Diese Verkehrslösung ist derzeit – neben den erstmals in den 1970er Jahren eingesetzten Fußgängerzonen, in denen der Autoverkehr gänzlich untersagt ist – die radikalste Neudeutung von Straße, die auf die Gestalt der Straße als Platz aufbaut und sich in westeuropäischen Ländern durchzusetzen beginnt.⁵

Beim Umbau von Straßenräumen hin zu langgestreckten, grünen ›Plätzen‹ spielen Gestaltungslösungen eine wichtige Rolle. Die Neuordnung der Wiener Mariahilfer Straße als Begegnungszone⁶ gelingt beispielsweise durch ein durchgehendes Niveau und eine von Fassade zu Fassade reichende, einheitliche Oberflächengestaltung, wodurch die verschiedenen Funktionsflächen der Straße optisch zu einem gemeinsamen Raum verschmelzen. Wohl-

5 Begegnungszonen sind seit 2013 in der Österreichischen Straßenverkehrsordnung geregelt und werden seitdem neben Wien auch in vielen kleineren Städten umgesetzt. Mittlerweile gibt es in Österreich knapp 100 dokumentierte Begegnungszonen (<https://www.begegnungszonen.or.at/index.php>, 29.12.2020).

6 Die Wiener Mariahilfer Straße als bekannte Einkaufsstraße ist eine wichtige Verkehrsachse und wurde in den Jahren 2010 bis 2015 erneuert und abschnittsweise in Fußgänger- und Begegnungszonen umgebaut. Davor hat diese Verbindung vom kaiserlichen Sommerschloss Schönbrunn zur Hofburg bereits zahlreiche Veränderungen erfahren. Beispielsweise war 1993 die U-Bahnlinie U3 unter der Straße errichtet und die oberirdische Straßenbahn entfernt worden.

platzierte Möblierung und Bepflanzungen tragen zum Platzcharakter bei (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Mariahilfer Straße und ihre Belegung, Gestaltung B+B/NL und orso.pitro/Wien (Quelle: Furchtlehner 2020)



Die Umgestaltung der hier als Beispiel herangezogenen Mariahilfer Straße kann rückblickend als Anstoß für eine Reihe weiterer Straßentransformationen in Wien gesehen werden. Der aufgrund ihrer Größe, Bedeutung im Stadtgefüge und politisch-medialen Präsenz als Vorbild gehandelten Straße, folgten Umgestaltungen von Quartiersstraßen in dicht bebauten Wohngebieten und Gründerzeitvierteln, wo Freiraum Mangelware und besonders wertvoll ist (Stadt Wien MA19 2009: 9f). Politische Programme und Entwicklungspläne enthalten die Zielsetzungen zur feinmaschigen Versorgung mit Freiraum in Wohngebieten und zur Verbesserung der mikroklimatischen Bedingungen. Lösungen reichen von schattenspendenden Pergolen bis hin zu Nebelduschen. Auch den Bäumen als natürlichstes und wirksamstes Mittel, stehen mittlerweile innovative Technologien beiseite, um an urbanen Standorten besser wachsen zu können. Beispielsweise mithilfe der Schwammstadt-Idee nach dem Stockholmer System: Hierbei werden Substrat, Bodenaufbau und Entwässerung der Oberflächen so gewählt, dass Regenwasser vor Ort versickert, gespeichert und der Baum länger versorgt wird (Drlik 2019: 26; Dunnett/Clayden 2007). Diese Anpassungen reagieren besonders auf die mit dem Klimawandel steigenden Temperaturen und dadurch entstehenden städ-

tischen Hitzeinseln. Forschungen in Bezug auf die Klimawandelanpassungen und die technisch-konstruktiven sowie Bepflanzungsmaßnahmen erfolgen vermehrt in interdisziplinären Teams von Landschaftsarchitektur mit Meteorologie und Klimatologie sowie mit naturwissenschaftlichen und konstruktiv-technischen Fachrichtungen.

*Abbildung 3: Deichmans gate in Oslo, 2017 von Asplan Viak AS
Landschaftsarchitektur neu geplant und seither Freiraum der Nachbarschaft (Quelle: Furchtlehner 2019)*



Eine neue Organisation des Raumes – sei es in Form einer Begegnungszone oder durch andere Eingriffe wie Gehsteigerweiterungen, Reduktion von Fahrspuren und Geschwindigkeit – bilden somit das Grundgerüst, um Straßen und Stadtquartiere aufzuwerten (GDCI/NACTO 2016: 53ff; Gehl 2010; Kaparias et al. 2015; Transport for London 2013: 5). Die Stadt Wien folgt hier dem internationalen Trend. Dahingehende Forderungen sind auch in älteren städtischen Konzepten zu finden, wie etwa im Wiener Stadtentwicklungsplan 2005 (Stadt Wien MA18 2005: 65), doch sind Dringlichkeit und Ausführlichkeit in aktuellen Dokumenten deutlicher vorhanden.

In derlei planungspolitischen Vorgaben zeigt sich eine Haltung, welche die modernistische Auffassung von Straßen als ausschließlichen Verkehrsraum über Bord wirft und ihnen eine multifunktionale Deutung zuführt. Die Trennung der städtischen Funktionen Wohnen, Arbeit und Freizeit als Credo

der Moderne wurde gegen Ende des 20. Jahrhunderts aufgeweicht und vom Leitbild der *Stadt der kurzen Wege* und der Nutzungsmischung als Planungsparadigma abgelöst (Bakradze 2011: 57; Heineberg 2001: 49).⁷ Die damit verbundene Forderung nach größerer Akzeptanz des Fußverkehrs ist aber nicht neu. Von den 1960er bis über die 1990er Jahre hinaus haben Planende sowie Bürgerinnen und Bürger Straßenräume gefordert, die sich nicht nur für den Autoverkehr eignen, sondern auch Nutzungsmöglichkeiten für Anwohnende bieten (Andritzky/Spitzer 1986; Gehl 2011; Jacobs 1961, 1993). Die Umsetzung dieser Forderungen in vielen europäischen Städten hat allerdings noch einen zusätzlichen An Schub benötigt, den die Freiraumverknappung durch Nachverdichtung, sinkende Luftqualität und vor allem der Klimawandel und seine negative Wirkung auf die Lebensqualität gebracht haben. Aktuelle Initiativen von Bürgerinnen und Bürgern wie etwa *Platz für Wien* oder *MoVe iT Graz*⁸ zeigen diese Anliegen erneut auf und entwickeln Druck von unten auf die Stadtpolitik, die Konzepte auch umzusetzen.

Derzeit ist es in fortschrittlichen Verwaltungen jedenfalls State of the Art auf sanfte Mobilitätsformen und auf CO₂-neutrale Entwicklung zu setzen (Lička/Furchtlehner 2019: 101ff). Oslo, gewählt zur *European Green Capital* 2019, transformiert den öffentlichen Freiraum im Zuge des *Car-free Livability Programme* (Oslo Kommune 2019) (siehe Abbildung 3). In Rotterdam und Kopenhagen⁹ werden ganze Stadtteile als Klimaquartiere ausgewiesen, in welchen sich der öffentliche Raum grundlegend ändert: Straßenflächen werden entsiegelt und Grünflächen vorgesehen, in denen Regenwasser aufgefangen wird. Fuß- und Radverkehr werden für Alltagswege als umweltschonende (und zugleich gesundheitsfördernde) Mobilitätsformen forciert und deren Anteil durch kontinuierliche, politische Förderung auch gesteigert (Aslaug Lund/Ramisch 2021: 12ff; City of Copenhagen 2011, 2012, 2016, 2019; Gehl 2010: 9ff; Municipality of Rotterdam 2007; Sim 2019: 105f). Schlagworte wie *Copenhagenize* oder *walkability* (Colville-Andersen 2018; Speck 2012) sind

7 Heute propagieren umweltbewusste europäische Hauptstädte wie Paris und Oslo die *15 Minuten Stadt*, ein neues Branding, das die Stadt der kurzen Wege abzulösen scheint, aber ähnliche Absichten verfolgt: durchmischte Quartiere, in denen die Bedürfnisse des Alltagslebens innerhalb einer geringen Distanz befriedigt werden können, ohne auf das Auto angewiesen zu sein.

8 Platz für Wien oder MoVe iT Graz verstehen sich als zivilgesellschaftliche Initiativen, die mit Unterstützung von NGOs mehr Raum für sanfte Mobilität und Klimaschutz fordern (<https://platzfuer.wien/>, <https://move-it-graz.at/>, 10.03.2021).

9 Siehe dazu auch den Beitrag von Axel Prieb in diesem Band.

zu Modebegriffen geworden und drücken eine dahingehende Entwicklung aus.

Alternative Modelle und neue Zugänge im Straßenraum

Während der Corona-Pandemie im Jahr 2020 wurden in Wien temporär Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt, um den hier lebenden Menschen wohnungsnahen Freiraum während der eingeschränkten Bewegungsfreiheit zur Verfügung zu stellen. Ähnlich reagierten weitere Städte auf den angestiegenen Radverkehr durch die Errichtung temporärer, provisorischer Pop-up-Radwege (OECD 2020). Die teilweise zögerliche Akzeptanz und Annahme dieses Angebots hat gezeigt, dass sich gewohntes Verhalten nicht allein durch eine neue Regelung ändern lässt, solange das Bild einer traditionellen Straße erhalten bleibt. Denn der Weg vom Verkehrsraum zum Lebensraum ist mit angelernten Gewohnheiten verknüpft, die eng mit dem Autoverkehr verbunden sind (Bakradze 2011: 55). Ein neues Erscheinungsbild verändert diese Wahrnehmung und beschleunigt damit den Prozess des Umdenkens. Um die Funktion der Straße, die sich in ihrer Gestalt ausdrückt, und die angestrebten Nutzungen schneller in Einklang zu bringen, wird auf verschiedene Arten an der Akzeptanz von neuen Angeboten gearbeitet. So etwa durch (temporäre) Änderung von Straßennutzung, -regulierung oder -form (Bertolini 2020: 4).

Ein Beispiel lässt sich in mehreren Städten Europas finden und wurde in Wien vor wenigen Jahren unter dem Titel *Schulstraße* lanciert: Hier werden Straßen vor Schuleingängen vor Unterrichtsbeginn und nach Schulschluss vorübergehend für den motorisierten Verkehr gesperrt. Ähnlich das Beispiel *Wiener Spielstraße*: Während der Sommermonate werden an regelmäßig wiederkehrenden Tagen Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr gesperrt und in eine temporäre, von der Parkbetreuung begleitete, Spielfläche verwandelt.

Zahlreiche solcher experimentellen Ansätze verfolgen die Ziele, Potenziale systemischer Veränderungen in der städtischen Mobilität zu untersuchen, die Bevölkerung zu aktivieren und einen breiteren Konsens für eine langfristige Veränderung zu erwirken (Casanova García/Hernández 2014; Lička/Furchtlehner 2019). Diese Art des Experimentierens ist in vielen Bereichen der Stadtpolitik zu einem Paradigma geworden (Bertolini 2020: 4; Evans et al. 2016; Karvonen/van Heur 2014). So wird auch der komplexe Straßenraum zunehmend durch *Learning by Doing* und durch kostengünstiges Testen alternativer Modelle adaptiert.

In Barcelona wurde ein experimentelles Unterfangen nicht zuletzt aufgrund der schlechten Luftqualität radikal umgesetzt: Straßen wurden für Privat-PKW mit Ausnahme von Zufahrten gesperrt und Kreuzungen zu Plätzen umgestaltet, indem sie mit Bänken und Pflanztrögen auch räumlich transformiert wurden. Der Asphalt erhielt verschiedenfarbige Muster (siehe Abbildung 4). Durch diese temporären gestalterischen Veränderungen und durch den Maßstab mehrerer Baublöcke, den *Superblocks*, in denen sich die Transformation abspielte, war die mögliche neue Situation der nahezu verkehrsfreien und für alle benutzbaren Straße besser erlebbar (Ajuntament de Barcelona 2014). Nach Prüfung der Probephase erfolgt seit 2017 der permanente Ausbau. Die katalanische Metropole nimmt damit eine internationale Vorreiterrolle ein: Auf das großflächige und radikale Konzept der *Superblocks* berufen sich Politik, Planende und Stadtverwaltungen in ganz Europa.

Abbildung 4: Veränderung des Straßenraums in Barcelona in der Probephase der Superblocks (Quelle: Furchtlehner 2017)



Solche Interventionen gehören in den letzten Jahren zum Repertoire der Planung, um neue Nutzung, räumliche Veränderung und zukünftige Gestalt einander näher zu bringen und die Menschen an eine neue Situation heranzuführen. Die Temporalität dieser Maßnahmen erlaubt es, flexibel auf die

Dynamik des städtischen Lebens zu reagieren und bietet somit eine Alternative zur konventionellen Stadtplanung.

Veränderungen im Straßenraum erfolgen aber nicht nur durch die öffentliche Hand als Top-down-Maßnahmen, sondern auch durch Bewohnerinnen und Bewohner in Bottom-up Aktivitäten – oder in Mischformen. Bei letzteren werden Ansätze aus der Bevölkerung von der öffentlichen Hand unterstützt und es wird informiert, wie jede und jeder selbst aktiv werden kann (Häberlin/Furchtlehner 2017: 185ff). Das beinhaltet u.a. das Gärtnern auf Baumscheiben, Herstellen oder Platzieren von Möbeln oder die Benutzung von Parkplätzen als *Parklets*. Parklets sind von Anwohnenden gebaute, für die Öffentlichkeit frei nutzbare, meist begrünte Aufenthalts- und Kommunikationsmöblierungen auf der Fläche von Parkplätzen. Aktuell werden in Wien etwa 40 solcher Parklets errichtet und finanziell von der Stadt unterstützt. Diese Form der Umnutzung von Flächen des ruhenden Verkehrs hat sich bereits in vielen Städten verbreitet und dadurch zu einer neuen Erscheinungsform von Straßen beigetragen (Casanova García/Hernández 2014; Grätzloase Wien 2020; Häberlin/Furchtlehner 2017: 187; City of San Francisco 2015). Es sind Akupunkturmaßnahmen, die eine identitätsfördernde und bewusstseinsbildende Raumtransformation auslösen und damit eine positive Auswirkung auf die Nutzbarkeit und Wahrnehmung des öffentlichen Raums haben können. Derlei kleine und kostengünstige Interventionen zur Aktivierung der Nachbarschaft werden unter dem Begriff des *Tactical Urbanism* zusammengefasst (Lydon/Garcia 2015). Neben Bewohnerinnen und Bewohnern bedienen sich eine Reihe weiterer Akteurinnen und Akteure dieser Maßnahmen: Für Interessensvertretungen, Kunstschaffende und Aktivistinnen und Aktivisten stellt der Ansatz eine Möglichkeit dar, innovative und ungewöhnliche Alternativen aufzuzeigen und deren Durchführbarkeit unter Beweis zu stellen, um öffentliche und politische Unterstützung zu erhalten.

Ein Beispiel für temporäres Umfunktionieren zum Zwecke der Darstellung des Raumpotenzials ist das Projekt *Gürtelfrische West* (siehe Abbildung 5), wo sich eine siebenspurige Kreuzung am Wiener Gürtel für einen Monat im Sommer 2020 in einen Aufenthaltsort mit Swimmingpool verwandelte und kontroverse Diskussionen zur Nutzung des öffentlichen Raums auslöste. Neben dem Pool trugen Elemente, wie Kunstrasen, Sitzmöglichkeiten und dicht gepflanzte Pflanzen in Trögen zu einer parkartigen Atmosphäre auf der Verkehrskreuzung bei.

Der Paradigmenwechsel von einer den Autoverkehr priorisierenden Straßenplanung hin zu mehr Freiraum für alle, zeigt sich auch daran, wer in

Abbildung 5: »Gürtelfrische West« in Wien als Tactical Urbanism, gestaltet von LL-L und Hannes Gröblacher (Quelle: Jo Hloch 2020)



den Planungsprozess eingebunden ist. Neben der beschriebenen, zunehmenden Bedeutung kleinräumiger Interventionen durch Bürgerinnen und Bürger, wird *Partizipation* international als Schlüsselement zeitgenössischer Planung angesehen (Bendiks/Degros 2019: 55ff; MA18 2010: 8f). In Bezug auf die Straße bedeutet die Einbeziehung der Bevölkerung in die Planung einerseits die Möglichkeit eines frühzeitigen Aushandelns divergierender Raumansprüche, andererseits wird eine zukünftige Nutzung bereits im Prozess vermittelbar. Partizipation kann als Ausdruck einer gesellschaftlichen Werteververschiebung hin zu einer möglichen Demokratisierung des öffentlichen Raums gedeutet werden.¹⁰

Bereits ab Beginn der 1990er-Jahre wurden in der Wiener Stadtplanung unterschiedliche Bedürfnisse in Abhängigkeit von Geschlecht, Alter oder Lebenssituation stärker ins Bewusstsein gerückt: Ausgehend von ersten geschlechtsspezifischen Nutzungsanalysen von öffentlichen Parks und Plätzen (Benard/Schlaffer 1997) wurden Freiräume als Pilotprojekte geschlechtersensibel umgestaltet und schließlich das Instrument der Funktions- und

¹⁰ Auf die verschiedenen Formate und die Kritik an Beteiligungsvorgängen wird hier nicht weiter eingegangen. Verwiesen werden kann aber auf den Beteiligungsprozess der Mariahilfer Straße, mit dem sich *radio dérive* kritisch auseinandersetzt: <https://derive.at/radio/stadtumbau-zwischen-utopie-und-dystopie/> Zugriff am 23.12.2020.

Sozialraumanalyse im Zuge von Pilotprojekten angewandt und weiterentwickelt (Damyanovic et al. 2012: 75). Die *Funktions- und Sozialraumanalyse (FSRA)*¹¹ ist ein Analyseinstrument, um der heterogenen Stadtgesellschaft und deren Nutzungsansprüchen umfassend Rechnung zu tragen¹². Besonders bei größeren, komplexen Planungen werden planerische und sozialwissenschaftliche Methoden zur Erhebung des physischen Bestands und des lebensweltlichen Raums kombiniert. Eine gemeinsame, interdisziplinäre Interpretation der Analyseerkenntnisse ermöglicht eine ganzheitliche Betrachtung und potenzielle Nutzungskonflikte können identifiziert werden (Damyanovic et al. 2012: 13ff). Funktions- und Sozialraumanalysen können eine Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer im Planungs- und Entscheidungsfindungsprozess nicht ersetzen. Sie können aber im Vorfeld des Beteiligungsprozesses wichtige Hinweise auf potenziell einzubeziehende Personengruppen geben. Zentrale Arbeiten für die Etablierung des Instruments in Wien waren die Umgestaltungen der Meidlinger Hauptstraße sowie Mariahilfer Straße (ebd.: 75, 80; Gungl et al. 2011; Stadt Wien MA18 2017). Im Vorfeld der Umgestaltung der Meidlinger Hauptstraße wurde ein interdisziplinäres Team aus Landschaftsarchitektur und Soziale Arbeit¹³ beauftragt, das Umfeld der Straße zu analysieren und an der Erstellung der Grundlage für die Auslobung des Gestaltungswettbewerbs mitzuwirken. Die Ergebnisse der sozialräumlichen Studie beeinflussten die Zusammenstellung der Wettbewerbsjury und die Auswahl des Siegerprojektes (Stadt Wien MA19 2010).

Fazit: Neue Straßen, neue Werte?

Der Straßenraum wurde in diesem Beitrag als Repräsentant des öffentlichen Raums beschrieben, der sich in einem Transformationsprozess befindet. In jeder Phase – von der Entstehung über die Nutzung bis zur Gestaltung – spiegelt sich das Wertegefüge von Entscheidenden, Planenden und letztlich auch Nutzenden wider. Das gebaute Objekt Straße ist somit ebenso ein Produkt

11 Über das Werkzeug der Funktions- und Sozialraumanalyse und seinen interdisziplinären Ansatz wird in mehreren Fachpublikationen der Stadt Wien ausführlich berichtet (Damyanovic et al. 2012; Stadt Wien MA18 2017).

12 Siehe dazu den Beitrag von Christoph Stoik in diesem Band.

13 Das Landschaftsplanungsbüro tilia und das Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit, FH Campus Wien wurden mit der Erstellung der Sozialraumanalyse betraut.

von planungspolitischen Strömungen und Entscheidungen, wie der genutzte Straßenraum ein Ergebnis gestalterischer Ausformulierung, gesellschaftlicher Konventionen und bestehender Machtverhältnisse ist.

Während Straßen lange Zeit von Verkehrsplanerinnen und -planern, Ingenieurinnen und Ingenieuren geplant und von der Stadtplanung auf Autoverkehr ausgerichtet wurde, bearbeiten ihn mittlerweile viele weitere Disziplinen, wie Soziologie oder Landschaftsarchitektur. Verstehen manche davon den Raum in seiner physischen Form, liegt bei anderen die soziale Produktion von Raum im Vordergrund der Betrachtung (Feldtkeller 1994: 12, zit.n. Reicher/Kemme 2009: 17). Kooperationen ermöglichen es, die Komplexität des öffentlichen Raums Straße zu erfassen, ein Mehr an Erkenntnis zu erlangen und zukünftig notwendige Transformationen zu antizipieren. Ansätze, die unterschiedliche Perspektiven integrieren und eine Übersetzung von verschiedenen Forschungsergebnissen in die Gestaltung übertragen, führen zu höherer Qualität und unterstützen die Akzeptanz von Veränderungen. Eine Zusammenarbeit trägt auch dazu bei, Fehler vergangener Planungsepochen zu vermeiden, beispielsweise Personengruppen zu bevorzugen oder monofunktionalen Stadtraum zu produzieren.

Planungsvorgaben und Entwicklungsziele von Stadtverwaltungen und politischen Vertretungen deuten aktuell eine klima- und sozialverträgliche Transformation des Stadtraums an, infolgedessen Straßen eine tragende Rolle als Freiraumressource zugesprochen wird. Straßen werden dabei auch in Zukunft wichtige Verkehrs- und Verbindungsräume darstellen, doch erscheint die Frage einer Umverteilung des zur Verfügung stehenden Platzes und eine damit verbundene Stärkung sanfter Mobilitätsformen und ökologischer Aufwertung immer evidenter.

Dass ein solcher Transformationsprozess und eine damit einhergehende Werteververschiebung bereits stattfinden und für sämtliche Akteurinnen und Akteure spürbar sind, zeigt sich nicht zuletzt in – mitunter sehr emotional geführten – medialen Diskussionen. Konkrete Umsetzungen sind zunehmend im Stadtraum sichtbar. Realisierte Projekte, die Straßenraum neu denken, finden sich weltweit in Städten aller Größenordnungen und eine positiv erlebbare Veränderung von Quartieren durch Umgestaltungsmaßnahmen beschleunigt den Prozess der Transformation. Inwieweit diese Entwicklung sich flächendeckend fortsetzen wird und wie die urbane Gesellschaft mit dem Wandel umgeht, wird erst in einigen Jahren erkennbar sein und nicht zuletzt von der Qualität der Kooperationen unterschiedlicher wissenschaftlicher Disziplinen und der Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern abhängen.

Die holistischen Zugänge, die Verwaltungen in den Entwicklungsplänen und den Planungsvorgaben einfordern, werden nur durch interdisziplinäre Prozesse zu realisieren sein. Diese beinhalten zunehmend Kommunikationsaufgaben von Planungsgemeinschaften (Bischoff et al. 2007: 9f): Sie informieren, präsentieren, diskutieren, moderieren, suchen Lösungen oder regen zum Handeln an. Auch wenn sowohl von planenden und ausführenden Disziplinen als auch vonseiten der Wissenschaft derlei fachübergreifendes Forschen und Handeln propagiert werden, stehen dem die sektorale Gliederung der Verwaltungen und die disziplinären, aber auch fachsprachlichen Differenzen als Herausforderungen gegenüber. Die Aufgabe der Landschaftsarchitektur ist es dabei, in Kooperationen mit technisch-naturwissenschaftlichen als auch mit sozial-, politik- und geisteswissenschaftlichen Disziplinen einzugehen, um notwendige Veränderungen anzustoßen und in die Gestaltung des gebauten Raumes zu übersetzen.

Literatur

- Ajuntament de Barcelona (2014): Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018, <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/en/what-we-do-and-why/active-and-sustainable-mobility/urban-mobility-plan> [Zugriff am 22.10.2020].
- Altrock, Uwe (2011): Stadtentwicklungspolitik für öffentliche Räume, in: Ursula Flecken/Laura Calbet i Elias (Hg.), *Der öffentliche Raum. Sichten, Reflexionen, Beispiele*, Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin, S. 73-84.
- Andritzky, Michael/Spitzer, Klaus (1986): *Grün in der Stadt – von oben, von selbst, für alle*, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Aslaug Lund, Anna/Ramisch, Theresa (2021): Dänemark – Interview zum Titelthema, in: *Garten + Landschaft* 02, S. 12-17.
- Bakradze, Luka (2011): Öffentlicher Raum – vom Verkehrsraum zum Lebensraum, in: Ursula Flecken/Laura Calbet i Elias (Hg.), *Der öffentliche Raum. Sichten, Reflexionen, Beispiele*, Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin, S. 49-59.
- Bechtler, Cornelius/Hänel, Anja (2010): *Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume*, Bielefeld: AKP.
- Benard, Cheryl/Schlaffer, Edith (1997): *Verspielte Chancen? Mädchen in den öffentlichen Raum!*, in: *MA57 – Frauenbüro der Stadt Wien* (Hg.), Band 5 der Schriftenreihe des Frauenbüros der Stadt Wien (MA 57), Wien.

- Bendiks, Stefan/Degros, Aglaée (2019): *Traffic space = public space. Ein Handbuch zur Transformation*, Zürich: Park Books.
- Bertolini, Luca (2020): From ›streets for traffic‹ to ›streets for people‹. Can street experiments transform urban mobility?, in: *Transport Reviews* 40(6), S. 734-753.
- Bischoff, Ariane/Selle, Klaus/Sinning, Heidi (2007): *Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden*, Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Bork, Herbert/Klinger, Stefan/Zech, Sibylla (2015): *Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im öffentlichen Raum*, Studienreihe Stadtpunkte Nr. 16, Wien: AK Arbeiterkammer, <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/ppnresolver?id=AC12656896> [Zugriff am 04.03.2021].
- Casanova García, Helena/Hernández Mayor, Jesús (2014): *Public space acupuncture. Strategies and interventions for activating city life*, New York: Actar Publ.
- City of Copenhagen (2019): *The Bicycle Account 2018*, Copenhagen City of Cyclists, Copenhagen: City of Copenhagen, <https://urbandevdevelopmentcph.kk.dk/artikel/city-cyclists> [Zugriff am 22.10.2020].
- City of Copenhagen (2016): *Copenhagen Climate Resilient Neighbourhood*, 2 edition, Copenhagen: City of Copenhagen, http://klimakvarter.dk/wp-content/uploads/2015/08/Copenhagens-first-climate-resilient-neighbourhood_WEB_low.pdf [Zugriff am 22.10.2020].
- City of Copenhagen (2012): *Copenhagen Climate Plan 2025. A green, smart and carbon neutral city*, Copenhagen: City of Copenhagen, https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=983 [Zugriff am 05.03.2021].
- City of Copenhagen (2011): *Copenhagen Climate Adaption Plan. Copenhagen Carbon Neutral by 2025*, Copenhagen: City of Copenhagen, https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1326 [Zugriff am 04.03.2021].
- City of San Francisco (2015): *San Francisco Parklet Manual 2.2*, San Francisco: San Francisco Planning Department.
- Colville-Andersen, Mikael (2018): *Copenhagenize. The definitive guide to global bicycle urbanism*, Washington, Covelo, London: Island Press.
- Damyhanovic, Doris/Reinwald, Florian/Weikmann, Angelika/Bittner, Irene/Gruber, Sonja (2012): *Raum erfassen. Überblick und Wegweiser zu Funktions- und Sozialraumanalysen für den öffentlichen Raum*, Wien:

- Werkstattbericht Nr. 128, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8274.pdf> [Zugriff am 04.03.2021].
- De Jong, Erik A. (2015): Sie lebt! Landschaftsarchitektur als kulturelle Disziplin, in: Lilli Lička/Karl Grimm: nextland, Zeitgenössische Landschaftsarchitektur in Österreich, Basel: Birkhäuser, S. 36-53.
- Drlik, Stephanie (2019): Das Schwammstadt-Prinzip: Klimawirksame Baumsysteme schaffen, in: Architektur Aktuell 3, S. 26-28.
- Dunnett, Nigel/Clayden, Andy (2007): Rain gardens: sustainable rainwater management for the garden and designed landscape, Portland: Timber Press.
- Evans, James/Karvonen, Andrew/Raven, Rob (2016): The Experimental City: New Modes and Prospects of Urban Transformation, Oxon/New York: Routledge.
- Flecken, Ursula/Calbet i Elias, Laura (2011): Der öffentliche Raum, Einleitung, in: Ursula Flecken/Laura Calbet i Elias (Hg.), Der öffentliche Raum. Sichten, Reflexionen, Beispiele, Berlin: Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin, S. 13-17.
- Furchtlehner, Jürgen/Lička, Lilli (2019): Back on the Street: Vienna, Copenhagen, Munich, and Rotterdam in focus, in: Journal of Landscape Architecture 14(1), S. 72-83.
- Furchtlehner, Jürgen/Bautz, Georg (2018): Tough Choice – Easy Decision, How to Handle Installations in Public Urban Space, in: Spool 5(2), S. 19-35, <https://journals.open.tudelft.nl/index.php/spool/article/view/3304> [Zugriff am 03.03.2021].
- GDCI – Global Designing City Initiative/NACTO – National Association of City Transportation Officials (2016): Global street design guide, Washington D.C.: Island Press.
- Gehl, Jan/Gemzøe, Lars/Kirknæs, Sia/Søndergaard, Britt S. (2006): New CityLife, Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- Gehl, Jan (2010): Cities for People, Washington, Covelo, London: Island Press.
- Gehl, Jan (2011): Life Between Buildings: Using Public Space, Washington, Covelo, London: Island Press.
- Gehl Institute (2020): Public Space & Public Life during COVID 19, <https://covid19.gehlpeople.com/files/report.pdf> [Zugriff am 19.10.2020].
- Giro, Christophe (2016): Landschaftsarchitektur gestern und heute: Eine Kulturgeschichte, München: Detail – Institut für internationale Architektur-Dokumentation GmbH & Co. KG.

- Grätzloase Wien (2020): Grätzloase. Wir verwandeln den Freiraum, <https://www.graetzloase.at/> [Zugriff am 16.12.2020]
- Gungl, Barbara/Mayrhofer, Rita/Staller, Susanne/Studer, Heide/Stoik Christoph (2011): Sozialraumanalyse zur Mariahilfer Straße. Wien: MA18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8225.pdf> [Zugriff am 05.03.2021].
- Häberlin, Udo W. (2016): Öffentlicher Raum – Sicherheit durch Belebung. Beitrag der Wiener Stadtforschung zur individuellen Wahrnehmung von Lebensqualität und Sicherheit, in: Forum Stadt – Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung 43(1), S. 19–36.
- Häberlin, Udo W./Furchtlehner, Jürgen (2017): Öffentlicher Raum für alle? Raumanneignung versus Gemeinwesen in der Wiener Praxis, in: Thomas E. Hauck/Stefanie Hennecke/Stefan Körner (Hg.), Aneignung urbaner Freiräume. Ein Diskurs über städtischen Raum, Bielefeld: transcript, S. 171–199.
- Hain, S. (2014): Stadtstrasse, in: Vittorio M. Lampugnani/Konstanze S. Domhardt/Rainer Schützichel (Hg.), Enzyklopädie zum gestalteten Raum. Im Spannungsfeld zwischen Stadt und Landschaft, Zürich: gta Verlag, S. 440–451.
- Heineberg, Heinz (2001): Grundriß Allgemeine Geographie: Stadtgeographie, 2. aktualisierte Auflage, Paderborn: UTB.
- Herlyn, Ulfert/von Seggern, Hille/Heinzelmann, Claudia/Karow, Daniela (2003): Jugendliche in öffentlichen Räumen der Stadt. Chancen und Restriktionen der Raumanneignung, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- ILA, Institut für Landschaftsarchitektur, Universität für Bodenkultur Wien (2017): Wiener Querschnitt – Alltagsstraßen im internationalen Kontext, unveröffentlichte Projektstudie im Auftrag der Stadt Wien, MA19, Magistratsabteilung für Architektur und Stadtgestaltung.
- ILA, Institut für Landschaftsarchitektur, Universität für Bodenkultur Wien (2018): Standortkonzept für Interventionen im Öffentlichen Raum, unveröffentlichte Projektstudie im Auftrag der Stadt Wien, MA19, Magistratsabteilung für Architektur und Stadtgestaltung.
- ILA, Institut für Landschaftsarchitektur, Universität für Bodenkultur Wien (2020): Bedarfsplan Öffentlicher Raum, unveröffentlichte Projektstudie im Auftrag der Stadt Wien, MA19, Magistratsabteilung für Architektur und Stadtgestaltung, MA18, Magistratsabteilung für Stadtentwicklung und

- Stadtplanung, MA21, Magistratsabteilung Stadtteilplanung und Flächen-nutzung.
- Jacobs, Allan B. (1993): *Great Streets*, Cambridge: MIT Press.
- Jacobs, Jane (1961): *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House.
- Kaparias, Ioannis/Bell, Michael G.H./Biagioli, T./Bellezza, L./Mount, Bill (2015): Behavioural analysis of interactions between pedestrians and vehicles in street designs with elements of shared space, in: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 30, S. 115-127.
- Karndacharuk, Auttapone/Wilson, Douglas J./Dunn, Roger (2014): A review of the evolution of shared (street) space concepts in urban environments, in: *Transport reviews* 34(2), S. 190-220.
- Karvonen, Andrew/van Heur, Bas (2014): Urban laboratories: experiments in reworking cities, in: *International Journal of Urban and Regional Research* 38(2), S. 379-392.
- Kuklinski, Oliver (2003): Öffentlicher Raum – Ausgangslagen und Tendenzen in der kommunalen Praxis. Ausgewählte Ergebnisse des Forschungsprojektes »Städte als Standortfaktor: Öffentlicher Raum«, in: *Informationen zur Raumentwicklung* 1(2), S. 39-46.
- Lička, Lilli/Furchtlehner, Jürgen (2019): *Changing Streets: Individual Actions, Large-Scale Measures, and Ambitious Urban Climate Goals*, in: Bianca Rinald/Puay Yok Tan (Hg.), *Urban landscapes in high-density cities, Parks, streetscapes, ecosystems*, Basel: Birkhäuser, S. 100-116.
- Lydon, Mike/Garcia, Anthony (2015): *Tactical Urbanism. Short-term Action for Long-term Change*, Covelo: Island Press.
- Mehta, Vikas (2013): *The Street, A quintessential social public space*, Abington: Routledge.
- Municipality of Rotterdam (2007): *Waterplan 2 Rotterdam, Working on water for an attractive city*, Rotterdam: Municipality of Rotterdam.
- OECD International Transport Forum (2020): *COVID 19 Transport Brief; Analysis, Facts and Figures for transport's response to the Corona Virus*, www.itf-oecd.org [Zugriff am 23.12.2020].
- OEGLA (2020): *Honorarleitlinien*, http://oegla.at/images/downloads/OEGLA_Honorarleitlinie_201609.pdf [Zugriff am 23.12.2020].
- ÖNORM L 1100:2016-11-01 (2016): *Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung*, https://shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/583977/OENORM_L_1100_2016_11_01 [Zugriff am 08.03.2021].

- Oslo Kommune (2019): The Car-free Livability Programme 2019, <https://www.oslo.kommune.no/politics-and-administration/city-development/car-free-city/> [Zugriff am 13.01.2021].
- Reicher, Christa/Kemme, Thomas (2009): Der öffentliche Raum. Ideen – Konzepte – Projekte, Berlin: Jovis.
- Sim, David (2019): *Soft City, Building Density for Everyday Life*, Washington: Island Press.
- Speck, Jeff (2012): *Walkable City*, New York: North Point Press.
- Stadt Wien – Integration und Diversität (2020): Integrations- & Diversitätsmonitor Wien 2020, Wien: Magistrat der Stadt Wien, <https://www.wien.gv.at/menschen/integration/pdf/monitor-2020.pdf> [Zugriff am 05.03.2021].
- Stadt Wien MA17, Integration und Diversität (2017): 4. Wiener Integrations- & Diversitätsmonitor: Monitoring Integration Diversität Wien 2013-2016, Wien: Magistrat der Stadt Wien, <https://www.urbaninnovation.at/tools/uploads/4.WienerIntegrationsDiversitaetsmonitor.pdf> [Zugriff am 04.03.2021].
- Stadt Wien MA18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (2005): Stadtentwicklungsplan 2005 STEP 05, Wien: Magistrat der Stadt Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/download/pdf/step-gesamt.pdf> [Zugriff am 05.03.2021].
- Stadt Wien MA18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (2006): Lebens- und Wohnformen. Singles in Wien, Wien: Magistrat der Stadt Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/boo8042.html> [Zugriff am 04.03.2021].
- Stadt Wien MA18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (2010): Planung als Prozess. Gestaltung dialogorientierter Planungs- und Umsetzungsprozesse. Wien: Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien Nr. 109, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8341.pdf> [Zugriff am 08.12.2020].
- Stadt Wien MA18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014): Stadtentwicklungsplan Wien STEP 2025, Wien: Magistrat der Stadt Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8379a.pdf> [Zugriff am 05.03.2021].
- Stadt Wien MA18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (2015): Fachkonzept Mobilität, Wien: Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien Nr. 145, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/mobilitaet/publikationen.html> [Zugriff am 13.01.2021].

- Stadt Wien MA18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (2017): Die Wiener Praxis der Funktions- und Sozialraumanalysen, Wien: Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien Nr. 166, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8499.pdf> [Zugriff am 19.10.2020].
- Stadt Wien MA19, Architektur und Stadtgestaltung (2009): Freiraum. Stadtraum. Wien. Vorsorge, Gestaltung, Management. Der Weg zum Leitbild für den öffentlichen Raum, Wien: Stadt Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8121.pdf> [Zugriff am 05.03.2021].
- Stadt Wien MA19, Architektur und Stadtgestaltung (2010): Meidlinger Hauptstraße. Sozialraumanalyse, Geschäftsstraßenstudie, Realisierungswettbewerb, Wien: Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien Nr. 110, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8342.pdf> [Zugriff am 02.10.2020].
- Stadt Wien MA19, Architektur und Stadtgestaltung (2018): Fachkonzept Öffentlicher Raum, Wien: Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien Nr. 175, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/boo8522.html> [Zugriff am 02.10.2020].
- Transport for London (2013): Better Streets Delivered, Learning from completed schemes, London: City of London, <http://content.tfl.gov.uk/better-streets-delivered-web-version.pdf> [Zugriff am 03.03.2021].
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2021): In Wien mehr Fahrrad-Haushalte als Auto-Haushalte, <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-wien-mehr-fahrrad-haushalte-als-auto-haushalte> [Zugriff am 11.05.2021].

